

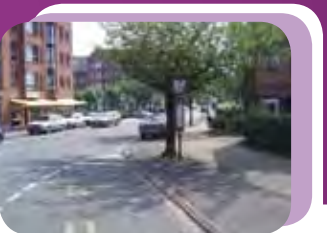
# Bulles

**tadao** Lignes de Bus à Haut Niveau de Service

Projet de Bus à Haut Niveau de Service  
sur l'agglomération Bruay-La Buisnière - Béthune

Bilan de concertation

mai 2013



Syndicat Mixte  
des Transports  
Artois-Gohelle

Faire des transports en commun  
une seconde nature !

# Sommaire

## PRÉAMBULE

Contexte du projet et historique

### 1

#### Le déroulement de la concertation

#### A) LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION..... p 6

- 1 - Objectifs et périmètre de la concertation préalable
- 2 - L'information et ses modes de diffusion
- 3 - Les lieux de débat et de recueil des expressions

#### B) LA PARTICIPATION À LA CONCERTATION..... p 10

- 1 - Les retours sur les registres
- 2 - La participation aux réunions publiques
- 3 - Le forum Internet, les mails et le numéro vert
- 4 - Les thèmes abordés

### 2

#### Le contenu de la concertation

#### A) LES QUESTIONS GÉNÉRALES..... p 14

- |                                 |                               |
|---------------------------------|-------------------------------|
| - Tracés et insertion           | - Intermodalité et modes doux |
| - Circulation et stationnement  | - Économie et emploi          |
| - Exploitation et réseau TADAO  | - Travaux                     |
| - Coûts et financements         | - Indemnités                  |
| - Procédures et communication   | - Accessibilité               |
| - Matériel roulant et nuisances | - Immobilier                  |

#### B) LES REMARQUES SPÉCIFIQUES À LA LIGNE BÉTHUNE – BRUAY-LA-BUISSIÈRE..... p 32

### 3

#### Les enseignements

p 34

# Préambule

## Contexte du projet

Le territoire du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle a engagé une politique de grands projets pour soutenir la dynamisation du territoire : Louvre-Lens, site de Sainte-Henriette, friche Plastic Omnium, reconversion des sites miniers... Les déplacements pour aller travailler, accéder aux services, se rencontrer, se détendre, sont une composante essentielle du développement du territoire et de la qualité de vie des habitants.

Les Communautés d'agglomération de Lens – Liévin, Hénin – Carvin, de l'Artois, ainsi que la Communauté de communes de Noeux et environs, ont donc engagé une réflexion commune sur l'avenir du territoire. Pour organiser la mobilité au niveau du territoire, elles se sont dotées d'un outil commun : le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle.

La demande croissante de mobilité, la nécessité de solutions respectueuses de l'environnement ainsi que les opportunités de développement liées au rapprochement avec la métropole lilloise, ont incité le SMT à engager des études sur la faisabilité d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Le tramway ferroviaire était alors apparu comme le mode le plus approprié, aussi bien pour son pouvoir de structuration et d'aménagement du cœur de l'agglomération que pour les perspectives d'évolution vers un réseau de tram-train concernant également Lille Métropole.

Le projet prévoyait deux axes prioritaires :

- L'axe LLHB : **Liévin – Lens – Hénin-Beaumont – Noyelles-Godault**
- L'axe HBBB : **Beuvry – Béthune – Bruay-La-Buissière – Houdain**

Le projet « Tramway » comme détaillé dans le dossier de concertation est devenu le projet Bulles. Un bus à haut niveau de service (BHNS) pour au moins une des deux lignes : HBBB

De ce fait, une nouvelle concertation a été menée du 11 au 29 mars 2013 sur le territoire d'Artois Comm. Béthune-Bruay et de la CCNE.

Cette concertation préalable était le premier échange d'une longue série à venir avec la population. Elle a eu comme objectif d'informer les habitants du territoire sur le projet de réalisation du BHNS et de récolter leurs avis et leurs commentaires en amont des études techniques qui doivent être lancées.

Fort de l'aval de la Commission nationale de débat public depuis 2009, le SMT a organisé le débat préalable en veillant «à la participation du public, notamment à l'occasion de réunions publiques pour assurer l'information de la population et l'expression des habitants et des usagers sur les différents aspects du projet, son impact sur l'environnement,

son phasage et son financement ainsi que sur les modalités de concertation jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier».

Le présent document recense donc les modalités d'organisation de cette troisième concertation mais surtout dresse le bilan des échanges et des contributions de chacun à l'élaboration du projet (registres, site internet, forum, numéro vert, réunions publiques...). Ainsi, sont présentés les avis formulés par les habitants de l'agglomération de la manière la plus quantitative et qualitative possible afin de :

- » Faire en sorte que les habitants et riverains s'assurent que leur **participation a bien été prise en compte** et que leurs interrogations, leurs critiques ou leurs propositions viendront enrichir le projet,
- » **Constituer un outil d'analyse et d'aide à la décision** pour les élus et les services qui disposent dorénavant d'un panorama clair et détaillé des demandes, inquiétudes et suggestions du public,
- » **Informer les habitants** du territoire sur le bilan de la concertation et sur ses conclusions et préconisations.

## Historique

2006	■	Approbation du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCoT de l'Artois
2007	■	Enquête publique et approbation du SCoT de l'Artois (Béthune-Bruay)
2008	■	Études de faisabilité d'un TCSP 13 juin 2008 - Délibération des élus du SMT sur la réalisation de 2 lignes de tramway ferroviaire
2009	■	15 avril au 19 juin - Concertation préalable
2010	■	Octobre 2009 - Délibération sur le bilan de la concertation Marchés de MOE et AMO Avril 2010-Septembre 2010 - Diagnostic et Études préliminaires
2011	■	25 Oct. au 30 nov. - Seconde concertation préalable Avril 2010 - Délibération sur le bilan de la concertation
2012	■	Création de commissions « mobilité » Réflexions et études complémentaires et approbation du projet de territoire d'Artois Comm. Béthune-Bruay 6 déc. 2012 - Délibération sur le changement de mode de l'axe HBBB, adoption du BHNS
2013	■	11 au 29 mars - Troisième concertation préalable
2014	■	2 <sup>e</sup> trimestre - Enquête publique PDU 4 <sup>e</sup> trimestre - Enquête publique TCSP
2015		



Réunion de concertation commune à Beuvry © SMT

## Le déroulement de la concertation

### A) La mise en œuvre de la concertation

#### 1- Objectifs et périmètre de la concertation préalable

La concertation préalable a pour objectif d'associer la population le plus en amont possible du projet, d'informer le public et de recueillir les avis et observations sur les grandes orientations proposées.

Le but de la concertation préalable est d'affiner les caractéristiques du projet de TCSP et ainsi faire que les décisions prises soient plus efficaces et qu'elles répondent d'autant mieux aux attentes de la population, tout en respectant l'intérêt général.

#### 2 - L'information et ses modes de diffusion

##### Les modalités

Les modalités de la concertation ont été définies, conformément à l'article L 300-2 du code de l'urbanisme puis validées par 9 des 11 communes traversées (les conseils municipaux de Gosnay et Hesdigneul-les-Béthune n'ont pas souhaité qu'une concertation ait lieu dans leur commune) et le comité syndical du SMT le 6 décembre 2012.

La délibération prise par les différents conseils municipaux détaillait les dates, les objectifs et les modalités de la concertation 2013. A savoir : la mise en œuvre d'une nouvelle concertation préalable au sein des communes concernées ayant pour but de répondre à l'objectif d'information des habitants, des associations locales et de toutes les personnes concernées afin qu'ils puissent s'exprimer sur le projet présenté

Selon les modalités suivantes :

- Création d'un dossier de concertation,
- Mise à disposition dans les mairies d'un registre de recueil d'observations,
- Organisation de réunions publiques dans les communes traversées,
- Réalisation d'expositions dans les communes traversées,
- Distribution d'un numéro spécial concertation d'infoSMT qui présentait le projet à l'ensemble des ménages du territoire d'ArtoisComm. Béthune-Bruay et de la CCNE,
- Information sur le site Internet du SMT,
- Réalisation d'un communiqué de presse.

Les conseils municipaux de Gosnay et d'Hesdigneul n'ont pas souhaité valider ces modalités de concertation.

##### Les moyens mis en œuvre

Le public a pu être informé de l'existence du projet ainsi que des dates et modalités de la concertation par les médias suivants :

- » 1 communiqué diffusé à l'ensemble des médias locaux, régionaux et communaux

- » 95 000 exemplaires de «infoSMT», premier numéro du nouveau magazine d'information du SMT entièrement dédié à la concertation. Ce magazine a été diffusé dans toutes les boîtes aux lettres des communes d'Artois Comm.; et de la CCNE,
- » 40 000 flyers format A5, rappelant les dates de réunions, distribués sur les communes du tracé,
- » 300 affiches format 40 x 60 cm, présentes dans les bus TADAO, les boutiques du réseau et dans 9



- » des mairies concernées par le projet,
- » 14 stands d'expositions de 2x3m exposés dans le hall des mairies, à Artois Comm. Béthune-Bruay et dans les centres commerciaux de la Rotonde et de la Porte-Nord (photo ci-dessous).



- » 9 réunions publiques d'informations et d'échanges.



Réunion de concertation à Haillicourt © SMT

##### Les relations presse

La concertation a été lancée par un communiqué de presse diffusé à 130 partenaires ou journalistes des médias locaux, régionaux et communaux de la presse écrite ou radio.

Entre le 11 et le 30 mars 2013, 31 articles spécifiquement consacrés au projet ont été publiés dans la presse papier et sur Internet. La presse locale a par ailleurs annoncé l'ensemble des réunions publiques. Ces articles ont notamment rendu compte des débats ayant eu lieu lors des réunions publiques et des positions des différents acteurs. A cela s'ajoute l'ensemble des articles parus dans les journaux des communes et des intercommunalités qui ont soit annoncé, soit rendu compte de la concertation en fonction de leurs délais de parution.

## Le dossier de concertation



Ce dossier de 60 pages était le document de référence technique, mis à disposition du public pour l'informer de façon pédagogique et illustrée du contenu et des effets du projet. Il avait pour objectif de présenter de façon exhaustive, mais claire, le projet soumis à concertation. On pouvait y retrouver notamment des cartes par commune avec, à chaque fois, des exemples d'insertions envisageables, via des coupes de la chaussée.

Dans ce document étaient présentés les points suivants :

- » Le contexte et les enjeux du projet
- » Les moyens déployés pour optimiser le niveau de service offert à l'usager
- » Les amplitudes, horaires et fréquences
- » Le réseau
- » Le trafic prévisionnel sur la ligne à l'horizon 2018
- » Le choix des axes et les tracés
- » Le montage financier
- » Le calendrier prévisionnel

- » Les bases des modalités d'indemnisation des commerçants durant la phase travaux

Ce dossier de concertation était consultable :

- » Au siège d'Artois Comm., à celui du SMT et dans toutes les mairies concernées par le projet de TCSP, où était mise en place une exposition intégrant une borne d'accueil, un registre d'expression et un stand-parapluie,
- » En téléchargement sur le site Internet du SMT.

### Distribution du magazine d'information du SMT

Cette concertation a été l'occasion du lancement de «infosMT». Ce premier numéro, entièrement dédié à la concertation, marque le premier pas d'une communication institutionnelle à destination de l'ensemble des foyers des 115 communes du territoire.

Ce document de 8 pages apportait une information claire et synthétique sur le projet et sur les moyens de participer à la concertation.

Il présentait brièvement le projet «Bulles», détaillait les modalités de la concertation publique et fournissait une explication textuelle de l'ensemble des tracés et variantes de tracés. Une carte présentait les tracés envisagés. On y trouvait également un exemple de page du dossier de concertation, une présentation des différents acteurs du projet et l'ensemble des informations utiles : liste des réunions publiques, numéro vert, adresse du site Internet du SMT.



### Le site Internet : [www.montram.fr](http://www.montram.fr)

Le site Internet avait pour objectif de permettre aux personnes ne pouvant se déplacer aux réunions publiques d'avoir accès à toutes les informations disponibles sur le projet.

### Expositions dans les mairies concernées par le BHNS

Dans chaque mairie qui le souhaitait, pour celles concernées par le passage du BHNS, était disposé un stand parapluie autour duquel on pouvait trouver : l'ensemble des dates de réunions, les moyens de s'informer sur le projet, un dossier de concertation et un registre d'expression.

Un stand a également été installé au siège de la Communauté d'agglomération ArtoisComm. Béthune-Bruay.

## 3 - Les lieux de débat et de recueil des expressions

Les réunions publiques ont eu pour objectif de présenter et d'expliquer de manière la plus complète possible, les tenants et aboutissants du projet, les différentes options possibles à ce stade, de répondre aux questions et de recueillir l'avis des personnes présentes.

A l'occasion de cette troisième concertation, 11 communes ont été concernées à travers 9 réunions.



Réunion publique à Haillicourt © SMT

Les réunions publiques se sont déroulées de la manière suivante :

- » Introduction faite par le maire de la commune
- » Présentation du SMT puis du projet de TCSP par Jean-Luc WERY, président du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, Hélène MARBACH, directrice du SMT, Benoît DESCAMPS, responsable communication du SMT et Pascal VANACKER, directeur de l'AULAB (Agence d'urbanisme de l'arrondissement de Béthune)
- » Débat avec les participants
- » Conclusion par le maire de la commune

Chaque réunion a été enregistrée puis retranscrite afin d'enrichir le bilan de concertation.

### Les permanences en mairie

Une permanence a été assurée par un technicien du SMT Artois-Gohelle dans les communes qui l'ont souhaité. Cette permanence avait pour but d'offrir, à celles et ceux qui ne pouvaient se rendre à la réunion publique organisée dans leur commune, un moyen de s'entretenir directement avec une personne du SMT Artois-Gohelle.

### Le forum de discussion et les contacts mail

Un forum de discussion est spécialement dédié au TCSP, sur Internet et reste actif tout au long du projet. Il est à noter que ce media a été beaucoup moins utilisé que lors de la précédente phase de concertation.

### Les registres d'expression dans le hall des mairies

Ces registres d'expression étaient, comme le dossier de concertation, à disposition dans chacune des mairies concernées. Les habitants pouvaient y noter leurs opinions, questions ou autres remarques sur le projet.

### Le numéro vert

Un numéro vert a également été mis en place pour offrir aux habitants un moyen simple et gratuit de poser leurs questions et de donner leur avis sur le projet. Une petite dizaine d'appels ont été traités durant la concertation.

**N° Vert 0 800 409 209**

Pour information, ce numéro restera actif pendant toute la durée du projet.

## B) La participation à la concertation

### 1 - Les retours sur les registres

Ville	Nombre de messages écrits sur le registre
Béthune	8
Beuvry	0
Bruay-La-Buissière	0
Fouquières-lez-Béthune	1
Gosnay	-
Haillicourt	0
Hesdigneul-lès-Béthune	-
Houdain	0
Verquigneul	0
Haillicourt	0
Ruitz	2
Barlin	1
Registre itinérant	
<b>Total</b>	<b>12</b>

Contrairement à la dernière phase de concertation à l'automne 2010, où 3 pétitions d'opposants au projet avaient été annexées, cette année il n'y a eu que des remarques ou des questions exprimées à titre individuel.

### 2 - La participation aux réunions

636 personnes ont participé aux réunions publiques spécialement organisées. A cela s'ajoute la dizaine de personnes qui est venue se renseigner lors des permanences qui avaient été assurées en mairie, soit **en tout près de 650 personnes**.

Ville	Date	Personnes
BRUAY-LA BUISSIÈRE	12-mars-13	94
BEUVRY / VERQUIGNEUL	14-mars-13	66
HAILLICOURT	18-mars-13	94
RUITZ	20-mars-13	33
BARLIN	21-mars-13	60
BETHUNE	22-mars-13	111
HOUDAIN	25-mars-13	61
GOSNAY	28-mars-13	64
FOUQUIERES-LEZ-BETHUNE	29-mars-13	53
	<b>Total</b>	<b>636</b>

### 3 - Le forum Internet, les mails et le numéro vert

**5 messages** ont été postés sur le forum, que ce soit sur de nouveaux thèmes abordés ou à la suite de discussions datant de la concertation 2009 et 2010. Le numéro vert et le standard du SMT Artois-Gohelle ont reçu **4 appels** téléphoniques qui avaient tous

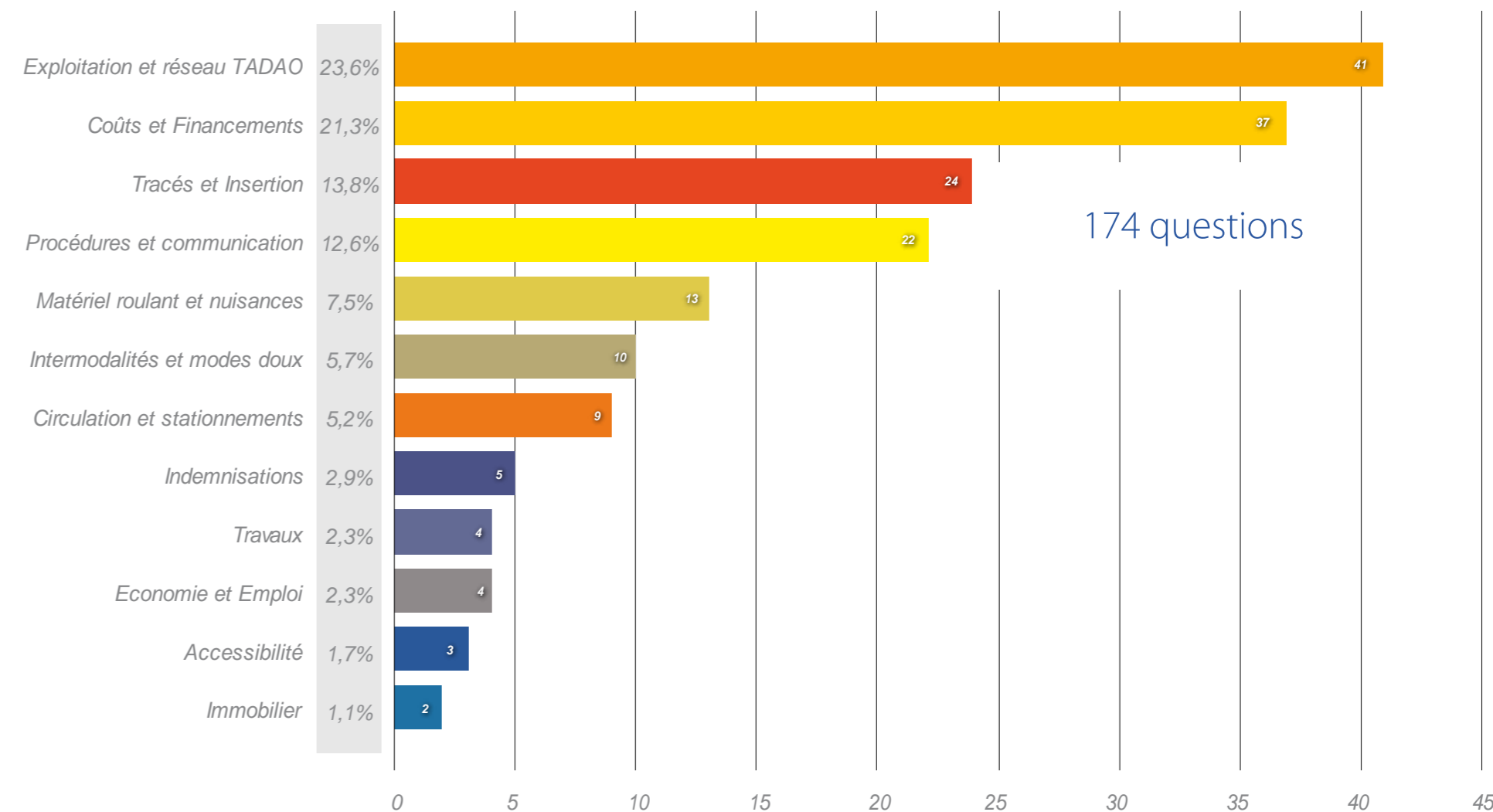
pour objet des questions sur les tracés et l'insertion. Enfin **5 e-mails** de demande d'informations ont été enregistrés sur le site Internet du SMT Artois-Gohelle ou sur [www.montram.fr](http://www.montram.fr)

### Les thèmes abordés

Il a été constaté une **évolution des préoccupations** les plus importantes de la population. Nous sommes ainsi passés d'interrogations générales sur l'opportunité d'un tel projet lors de la première concertation (choix du mode de transport) à des questionnements sur les futurs tracés et l'insertion du tramway lors de la deuxième et enfin, à des questionnements sur le fonctionnement futur du BHNS lors de cette dernière phase de concertation (exploitation et réseau TADAO).

Les préoccupations exprimées au fil des trois phases de concertation préalable suivent ainsi une certaine logique : Pourquoi un tramway ? (2009) puis quels tracés ? (2010) et enfin comment le réseau TADAO va-t-il fonctionner demain ? (2013) : Fréquentation, cadencement, plages horaires...

### Ensemble des expressions tous supports confondus



## Le contenu de la concertation

### A) Les questions générales

#### L'exploitation et le réseau TADAO

##### Le rabattement

**Comment seront desservis certains quartiers si le BHNS n'y passe pas ?**

Via les lignes de bus classique du réseau TADAO.

##### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Le BHNS doit être considéré comme un outil supplémentaire du réseau TADAO. Il n'y a pas d'un côté les communes ou quartiers qui bénéficient d'un transport performant et de l'autre ceux qui n'ont rien. Le BHNS ne sera pas générateur d'inégalités entre les communes desservies et les autres. Les kilomètres de lignes de bus qui seront transformés en BHNS, seront redéployés pour permettre une meilleure complémentarité du réseau TADAO. Cette approche permet de renforcer les possibilités de correspondance vers et depuis la ligne structurante que seront les lignes Bulles.

##### La fréquentation

**9 300 voyages par jour, au lieu des 23 000 pour le tramway, pourquoi un tel écart dans les prévisions de fréquentation ?**

Un même mode de calcul, deux approches différentes des variables.

##### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Le mode de calcul reste le même que

précédemment et pour chaque projet de transport en commun en site propre en France. La différence tient dans les valeurs données aux variables de ce calcul. En clair, vous pouvez tabler sur une utilisation des transports en commun plus ou moins importante. Ainsi pour le projet tramway, il avait été pris l'hypothèse d'une part modale de transport en commun beaucoup plus importante que celle d'aujourd'hui. Dans le projet actuel, l'hypothèse a été prise de passer de 2,8% des déplacements réalisés en transport en commun à 3% en 2018. Or ce même calcul nous annonce un chiffre de fréquentation autour des 14 000 voyages par jours si on met le curseur à 4%. Il en va ainsi pour beaucoup de facteurs qui rentrent en ligne de compte dans le calcul des hypothèses de fréquentation. On peut simplement conclure que les objectifs pour 2018 sont très prudents mais, selon les retours d'expérience en France, ont de très fortes chances d'être rapidement dépassés.



Bus TADAO © SMT

##### **Les bus TADAO sont vides, il n'y jamais personne à l'intérieur ?**

Le taux de remplissage est une question de cycles : heures pleines et heures creuses.

##### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Lorsqu'un chauffeur TADAO prend son service, un véhicule lui est attribué pour la journée. Or la taille de ce véhicule est déterminée par le nombre maximum de personnes attendues au plus fort de la journée. Ainsi les bus circulant sur l'itinéraire de la bulle 2 doivent par exemple être en mesure d'accueillir une centaine de passagers aux heures de pointes du matin et du soir. Donc si vers 10h30 il n'y a plus que 15 personnes dans un bus qui peut en accueillir 6 fois plus, il y a une réelle impression de bus vide. Il en va de même pour les trains, les routes et autoroutes qui sont embouteillées aux heures pleines et fluides aux heures creuses.

Cela étant dit si on ne parle que des lignes TADAO qui pourraient être remplacées par le BHNS, la bulle a vu sa fréquentation augmenter de 14% en 1 an, la bulle 4 de 24% et la ligne 10 de 12%. De plus, il est important de rappeler que 15 millions de voyages sont effectués chaque année sur les lignes du réseau.

##### La tarification

**Combien va coûter un trajet en BHNS ?**

Le prix du ticket unitaire TADAO sera le même si l'on emprunte un BHNS ou un bus classique

##### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Il est trop tôt pour répondre exactement à cette question. Cependant, l'objectif du SMT est avant tout de fidéliser les usagers. Des formules

d'abonnements et des tarifications spéciales vers des populations ciblées (plus de 60 ans, étudiants, demandeurs d'emploi...) existent d'ores et déjà et seront maintenues ou adaptées demain.

La société qui exploite le réseau TADAO anticipe l'arrivée du BHNS et a déjà mis en place des offres attrayantes comme le ticket journée par exemple. Ainsi dès aujourd'hui celui-ci permet de se déplacer librement tout au long de la journée.

Pour rappel l'abonnement mensuel TADAO est à 26€, soit 1,30€ la journée et ce coût peut être pris en charge à hauteur de 50% par l'employeur.

Pour les futurs usagers des parking-relais, ces derniers seraient gratuits pour les abonnés des transports en commun. Pour les autres, le prix comprendrait le gardiennage du véhicule et un aller-retour en transport en commun pour l'ensemble des passagers du véhicule. Que l'on soit 1 ou 5 passagers dans le véhicule, ce tarif ne varie pas et incite donc au covoiturage.

##### **Prévoyez-vous des tarifs combinés avec le réseau TER et Transpole par exemple ?**

TADAO propose d'ores et déjà des tarifs combinés mais l'offre devrait encore être améliorée dans les années à venir.

##### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Depuis avril 2012, un abonné tadao (mensuel ou annuel) peut déjà circuler sans surcoût sur l'ensemble des lignes TER internes au territoire du SMT Artois-Gohelle. Si vous devez sortir du territoire, vers Lille par exemple, vous pouvez souscrire à un abonnement fideli'TER couplé à une offre Tadao et Transpole. A terme, le SMIRT (Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports) a pour but de développer un titre

intermodal à l'échelle de la région dont le support serait la carte PassPass. Ce support existe déjà aujourd'hui mais tous les réseaux n'ont pas encore une billettique compatible avec ce support.

##### L'amplitude horaire de fonctionnement

**Pourquoi arrêter le service à 23h alors que les dernières séances de cinéma se terminent vers minuit ?**

Les horaires indiqués ne sont que des propositions et peuvent évoluer.

##### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Les horaires affichés dans le dossier de concertation ne sont que des propositions. Le SMT est tout à fait disposé à étudier des aménagements d'horaires notamment les week-ends, en soirée ou en semaine tôt le matin pour les salariés postés qui embaucheraient juste à 5h ou un peu après.

##### Desserte des parcs d'activités

**Ce projet intéresse-t-il vraiment les entreprises ?**

D'après nos échanges avec la CCI, oui.

##### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

De plus en plus d'entreprises intègrent des démarches dites de développement durable. Derrière ces démarches se pose aussi la question de la facilité d'accès à l'entreprise pour les salariés. Ainsi une entreprise qui s'implante sur un parc d'activités, aujourd'hui comme critères de choix la desserte ou non en transports en commun du site. Cela s'adresse avant tout aux salariés, jeunes ou intérimaires, qui ne disposent pas toujours d'une voiture pour se rendre sur leur lieu de travail.

**Temps de trajet et vitesse**

*Combien de temps faut-il au BHNS pour rejoindre la gare de Béthune depuis le centre-ville de Bruay-La-Buissière ?*

environ 25 minutes

**➤ Réponse du maître d'ouvrage**

La vitesse moyenne du BHNS avoisinera les 20 km/h (arrêts compris) là où la ligne buLLe roule à la vitesse moyenne de 16 km/h quand il n'y a pas d'aléas dus à la circulation. Soit un temps de trajet estimé entre la gare de Béthune depuis le centre-ville de Bruay-La-Buissière de 25 à 27 min en fonction du tracé retenu sur Fouquières-Lez-Béthune notamment.

**Les correspondances**

*Comment feront les personnes qui n'habitent pas à proximité de la ligne pour prendre le BHNS ?*

Le réseau TADAO sera structuré de manière à rabattre sur les lignes de BHNS partout où cela facilitera les trajets ou les correspondances.

**➤ Réponse du maître d'ouvrage**

L'offre de transport sur le territoire devrait augmenter sensiblement grâce au réemploi des bus économisés parce que remplacés par le BHNS. Dans les secteurs où à l'heure actuelle, il n'y a pas ou peu de transports en commun, demain grâce à l'arrivée du TCSP il y aura plus de bus et des passages plus fréquents.

Aucun des chauffeurs de bus des lignes BuLLe ne perdra donc son emploi. Au contraire, la création de 150 à 200 emplois en rapport direct avec le projet de tramway (chauffeurs, contrôleurs, mécaniciens...) est déjà prévue.

**Amélioration du réseau existant**

*Notre réseau de bus actuel est-il optimisé ? Les bus sont vides ! Ne faudrait-il pas d'abord comprendre pourquoi la fréquentation n'est pas optimale avant d'engager autant d'argent public ?*

Cette question est la bonne ! Que peut-on faire pour que les gens se tournent un peu plus vers les transports en commun ?

**➤ Réponse du maître d'ouvrage**

Les réponses sont multiples : facilité d'accès, fréquence de passages élevée, ponctualité, intermodalité (correspondance avec les trains, les parkings relais, les pistes cyclables...) et enfin politique tarifaire intéressante.

La réponse du SMT à tous ces points s'appelle «Bulles» : des lignes structurantes plus des lignes de rabattements et c'est le nouveau projet de transport en commun en site propre du réseau TADAO.

Actuellement les marges de manoeuvre financières du SMT sont limitées et seules trois solutions sont envisageables pour améliorer le réseau existant :

- jouer sur les tarifs des titres de transport,
- mettre à contributions les agglomérations avec des répercussions probables sur les impôts des ménages,
- ou proposer un projet de transport en commun en site propre qui permet d'obtenir des subventions et d'avoir une marge de manoeuvre financière grâce au versement transport modulé, sans recours aucun aux impôts locaux.

**La mise en service de gare routière**

*Le projet comprend-t-il la création de gares routières à Bruay-La-Buissière et à Béthune ?*

On parlera davantage de pôles d'échanges que de réelles gares routières.

**➤ Réponse du maître d'ouvrage**

Deux pôles d'échanges majeurs sont effectivement prévus à Bruay-La-Buissière et à Béthune pour assurer des correspondances aisées avec les autres modes de transport. Ces derniers seront pensés comme de « mini-gares bus » ou se côtoieront bus, BHNS, vélos, trains...





## Coûts et Financements

### Dépassement du budget

**Si les chiffres annoncés sont largement dépassés, comme cela arrive dans bon nombre de projets de ce type, qui paiera le surcoût?**

Le SMT via des fonds propres, des emprunts ou des subventions publiques

#### Réponse du maître d'ouvrage

➤ Il est important de rappeler que tous les chiffres annoncés sont estimatifs car issus d'études préliminaires et d'études de faisabilité. Ce sont les études détaillées à venir qui permettront d'arrêter un chiffre définitif pour le dossier d'enquête publique. Dans tous les cas, une fois ce montant global défini,



Réunion publique à Houdain © SMT

si des surcoûts venaient à apparaître le SMT aurait à faire des arbitrages, sur la base du programme validé. Faire des arbitrages signifie concrètement faire son métier de conducteur d'opération. Maintenant, il est vrai qu'il peut y avoir des aléas. Cette situation nécessiterait de refaire un montage complémentaire avec des recherches de financements publics mais sans recours aux impôts locaux.

### Impôts locaux

**Les impôts locaux vont-ils être impactés par le projet de BHNS ?**

Non

#### Réponse du maître d'ouvrage

➤ En réponse aux préoccupations exprimées, il est important de clarifier la situation et d'éviter l'amalgame entre impôts locaux et financement du BHNS. En effet, le budget du SMT est totalement indépendant de celui des communes. Ainsi, la ressource propre du SMT est bien le Versement Transport; taxe versée par les entreprises et administrations de plus de 9 salariés et non par les ménages. Les subventions de l'État et la Région proviennent des impôts payés par les contribuables, le SMT Artois-Gohelle précise que si ces sommes budgétisées n'étaient pas allouées au projet de BHNS qui nous concerne, elles le seraient à d'autres projets, dans la région ou ailleurs en France, sans que cela change quoi que ce soit pour le contribuable. Ainsi, chaque année, dans leur budget, l'État et la Région allouent des sommes réservées au développement des transports. Ces sommes sont ensuite réparties entre les projets retenus. Ça n'est pas

parce que le SMT a un projet de BHNS que l'enveloppe va augmenter. Simplement, chaque projet aura une part de l'enveloppe fixée.

Pour être totalement transparent, le SMT tient à préciser que les déviations éventuelles de réseaux sont à la charge des concessionnaires qui, eux, peuvent répercuter des coûts induits (eau, assainissement, électricité...). Cependant, là où le projet de tramway imposait de dévier systématiquement les réseaux situés sous la plate-forme, le BHNS est beaucoup moins contraignant. Ainsi par exemple, sur le tronçon de site propre qui sera réalisé en 2013 à Beuvry, sur 1,1 km à réaliser, aucun réseau ne sera touché.

### Le coût au kilomètre

**Le coût varie de 2 à 10 M€ le km pour aménager ces voies urbaines, comment expliquer cet écart de 1 à 5 !**

Le coût des aménagements dépend du lieu (hyper-centre ou rase campagne) et du niveau d'équipement souhaité.

#### Réponse du maître d'ouvrage

➤ Des choix sont à faire en fonction du niveau de service que nous voulons apporter. La largeur des chaussées ne permet pas toujours d'insérer une piste cyclable, des trottoirs, le site propre, les voiries réservées aux voitures. Ainsi, dans un espace très contraint et dans le cas d'une voie banalisée, il y a de grosses économies réalisées, notamment sur la partie travaux. Ceci explique en partie les écarts de 1 à 5 annoncés pour la réalisation d'une plate-forme de BHNS. Ensuite si la voie à réaliser se trouve sur un terrain agricole le long d'une voie communale ou si vous entreprenez des travaux dans un centre-ville, les aménagements à prévoir n'ont aucune commune mesure.

Le coût varie fortement en fonction du profil et de la nature des voiries. Des voiries nouvelles seront créées pour le site propre BHNS quelques tronçons avec rénovation des voiries actuelles pour les adapter et la création de pistes cyclables et trottoirs piétons comme à Beuvry.

Des voiries de site propre seront aménagées sur les emprises existantes nécessitant de refaire toute la voirie de façade à façade comme à Béthune ou à Bruay-La-Buissière.

Des voiries totalement nouvelles seront construites comme à Houdain, Haillicourt ou Bruay-La-Buissière. Des voiries banalisées où le BHNS et les voitures se côtoient, seront également à réaménager.

Ce sont donc 27 kilomètres de voiries qui seront créés et/ou rénovés à la charge du SMT et non des communes. S'ajouteront les travaux de création des pôles d'échanges, des stations et l'aménagement de tous les carrefours qui seront traités et équipés souvent de feux

### Les dépenses tramway

**Les sommes engagées dans le cadre du projet tramway sont-elles perdues?**

Non, l'intégralité des études réalisées servira au projet de BHNS.

#### Réponse du maître d'ouvrage

➤ Les axes étudiés dans le cadre du projet de tramway sont repris intégralement dans le projet Bulles. Ainsi, toutes les études déjà menées concernent des tronçons qui seront utilisés demain par le bus à haut niveau de service.

### Subvention État

**Les subventions promises seront-elles maintenues dans le contexte de restriction budgétaire annoncé par l'État? Quel impact ce projet aura-t-il sur les finances de la ville?**

Oui les sommes allouées dans le cadre des subventions du Grenelle 2 sont allouées et l'enveloppe globale du Grenelle 3 vient d'être dévoilée.

#### Réponse du maître d'ouvrage

➤ La subvention du Grenelle 2 de l'environnement a déjà été attribuée au projet de la ligne Béthune-Bruay. Le SMT a cependant déposé un dossier modificatif car le niveau de subventions change en fonction du mode de transport choisi, tramway ou BHNS. La somme obtenue était de plus de 36 M€ pour le tramway, elle devrait avoisiner les 24 M€ pour le BHNS.

Le financement de ce projet est assuré à 100% par le SMT, soit directement, soit via des subventions et l'emprunt. Seules les déviations de réseaux sont, de par la loi, à la charge des concessionnaires. Or l'implantation d'un BHNS est beaucoup moins contraignante que celle d'un tramway pour ce qui est de la question des déviations de réseaux. Dans tous les cas, le SMT s'engage à étudier dans les mois à venir, chaque tronçon en collaboration avec les concessionnaires concernés.

### Priorités d'investissement

**Les priorités d'investissement doivent être pour l'emploi et le logement, il faut donc utiliser votre argent dans ces domaines**

Cela n'est pas légalement possible.

#### Réponse du maître d'ouvrage

➤ Le SMT ne peut intervenir que dans son champ de compétence : les transports. Par contre le projet du TCSP sera générateur d'emplois. En effet, la phase travaux représente plus de 70% des dépenses du projet, soit plus de 170 M€ injectés dans le tissu économique. Ainsi le chantier assurera du travail à au moins 2 000 personnes pendant un peu plus de deux années. De plus, le BHNS, pour fonctionner, aura besoin, demain, de conducteurs, de contrôleurs et de beaucoup de personnes pour assurer la maintenance et l'exploitation, soit plus de 200 emplois directs.

### Versement transport

**En cette période délicate pour l'économie, nos entreprises doivent être soutenues. Or, elles sont encore mises à contribution par le prélèvement du versement transport**

Le SMT vient de voter la baisse du taux de versement transport de 1,8% à 1,4%.

#### Réponse du maître d'ouvrage

➤ Le versement transport (VT) est payé par les entreprises et administrations de plus de 9 salariés et constitue la principale source de revenu du SMT. Or cette taxe a été portée à 1,8%, dans le cadre de la mise en œuvre d'un projet de transport en commun sur le territoire, comme cela est le cas pour tout les projets de TCSP en France. Le monde économique a saisi, à plusieurs reprises, le SMT afin de partager ses contraintes et de voir le taux de VT diminuer en attendant le démarrage effectif des travaux. Le projet de transport en commun en site propre évoluant à un rythme quelque peu différent du calendrier initial, les élus du territoire ont décidé de répondre favorablement au monde économique

et d'affirmer ainsi leur sensibilité au contexte économique local.

Cela s'est traduit dans le fait par deux mesures concrètes :

- lors des différentes phases de concertation, il avait été noté que les parcs d'activités étaient peu ou pas desservis. Les élus du SMT ont entendu le message du monde économique. Dans le cadre du projet de TCSP sur la ligne HBBB, ce dernier dessert dorénavant les 2 principales zones d'emplois que sont les parcs Washington à Béthune et la zone industrielle de Ruitz.
- en concertation avec l'ensemble des acteurs économiques de ce dossier, dont notamment le MEDEF, la CCI ARTOIS et la CGPME, le SMT Artois-Gohelle a voté en comité syndical du 31 janvier 2013 une modulation du taux de versement transport. Si ce dernier est diminué de 0,4%, soit 1,4%, pour la période allant du 1er juillet 2013 au 31 juin 2014. Ces 2 mesures pourraient se traduire concrètement en emplois conservés ou créés sur le territoire, comme évoqué lors des différents entretiens avec les acteurs économiques.

## Développement économique

**Quelle est l'utilité d'un BHNS aujourd'hui pour l'aménagement de notre ville? La priorité doit être la création de richesses et d'emplois sur le bassin de vie béthunois ! Or, il n'y a aujourd'hui aucun projet de développement économique autour du BHNS.**

L'arrivée d'un TCSP n'est pas qu'une question de transport mais aussi et surtout une question d'aménagement urbain et de dynamisme économique.

### > Réponse du maître d'ouvrage

Le BHNS est justement une opportunité de repenser l'aménagement urbain et la façon d'appréhender la circulation au sein de la ville. L'expérience française montre que ce type de projet insufflé une nouvelle dynamique aux villes traversées et qui plus est, au centre-ville.

En ce qui concerne les projets de développement, tous les projets connus pour les 10 prochaines années sont desservis car situés à moins de 500 m de la future ligne de TCSP. Ensuite une fois le tracé connu et l'enquête publique menée à son terme, il est à prévoir

qu'un certain nombre de projets de développement économique pourraient voir le jour le long du tracé.

### Quels sont les coûts de fonctionnement prévus ? Comment seront-ils financés ?

Le plan de financement détaillé dans le dossier de concertation ne met en aucun cas les ménages et les communes à contribution.

### > Réponse du maître d'ouvrage

Les dépenses de fonctionnement du BHNS ont été établies par la société KEOLIS, actuel exploitant du réseau TADAO. Ce surcoût d'exploitation, qui a été estimé à 6 M€ par an, comprend notamment les quelque 200 emplois (conducteurs, agents de maintenance, contrôleurs...) liés directement au projet.

## Les tracés et l'insertion du BHNS sur la voirie

### Insertion sur la voirie

**Pouvez-vous nous dire dès aujourd'hui comment le bus s'insérera sur la chaussée le long de l'ensemble du tracé ?**

Non, le SMT a réalisé quelques coupes à titre d'exemple mais le gros des études reste à venir.

### > Réponse du maître d'ouvrage

Il n'existe pas une seule et unique réponse à cette question. Chaque tronçon, chaque rue, nécessite des aménagements particuliers qui tiennent compte du choix de la commune de privilégier tel ou tel moyen de transports. Cependant, le premier point à mettre en avant est que l'ensemble des tracés proposés à la concertation est techniquement réalisable. Le second point est que chaque secteur comporte plusieurs solutions possibles d'insertion, avec chacune ses avantages et ses inconvénients. Ainsi seuls un ou deux exemples de coupes de la chaussée, à des endroits précis, ont été présentés par secteur lors de cette concertation. Le but était principalement de montrer que le passage du BHNS est possible et de donner un exemple d'aménagement de voirie. Ainsi l'exemple présenté ne sera pas forcément la solution retenue mais la simple illustration d'une possibilité parmi d'autres. Maintenant, ce sont les deux années d'études à venir, basées sur le tracé définitif, qui aboutiront aux insertions finales. La concertation préalable n'a pas pour objectif de présenter un tracé définitif et son aménagement, ceci étant l'objet de l'enquête publique. Dans tous les cas, il est important de retenir que le BHNS est beaucoup plus adaptable qu'un tramway aux contraintes urbaines.



Exemple d'insertion du BHNS «Hélyce» de Saint-Nazaire © CARENE

### Largeur de la voirie

**La largeur nécessaire à l'insertion d'une voie BHNS est-elle plus ou moins importante que celle nécessaire à un tramway ?**

Le site propre est un peu plus large pour un BHNS.

### > Réponse du maître d'ouvrage

Là où le fait d'être sur des rails permet à deux

tramways de se croiser à quelques centimètres sans aucun risque de se toucher, il n'en est pas de même pour des bus. En effet, il est important de prévoir une distance suffisante entre les couloirs pour assurer des croisements de véhicules en toute sécurité. Concrètement, un double sens BHNS représente une emprise au sol d'environ 7 m de large.



Réunion publique à Haillcourt © SMT

## partie 2

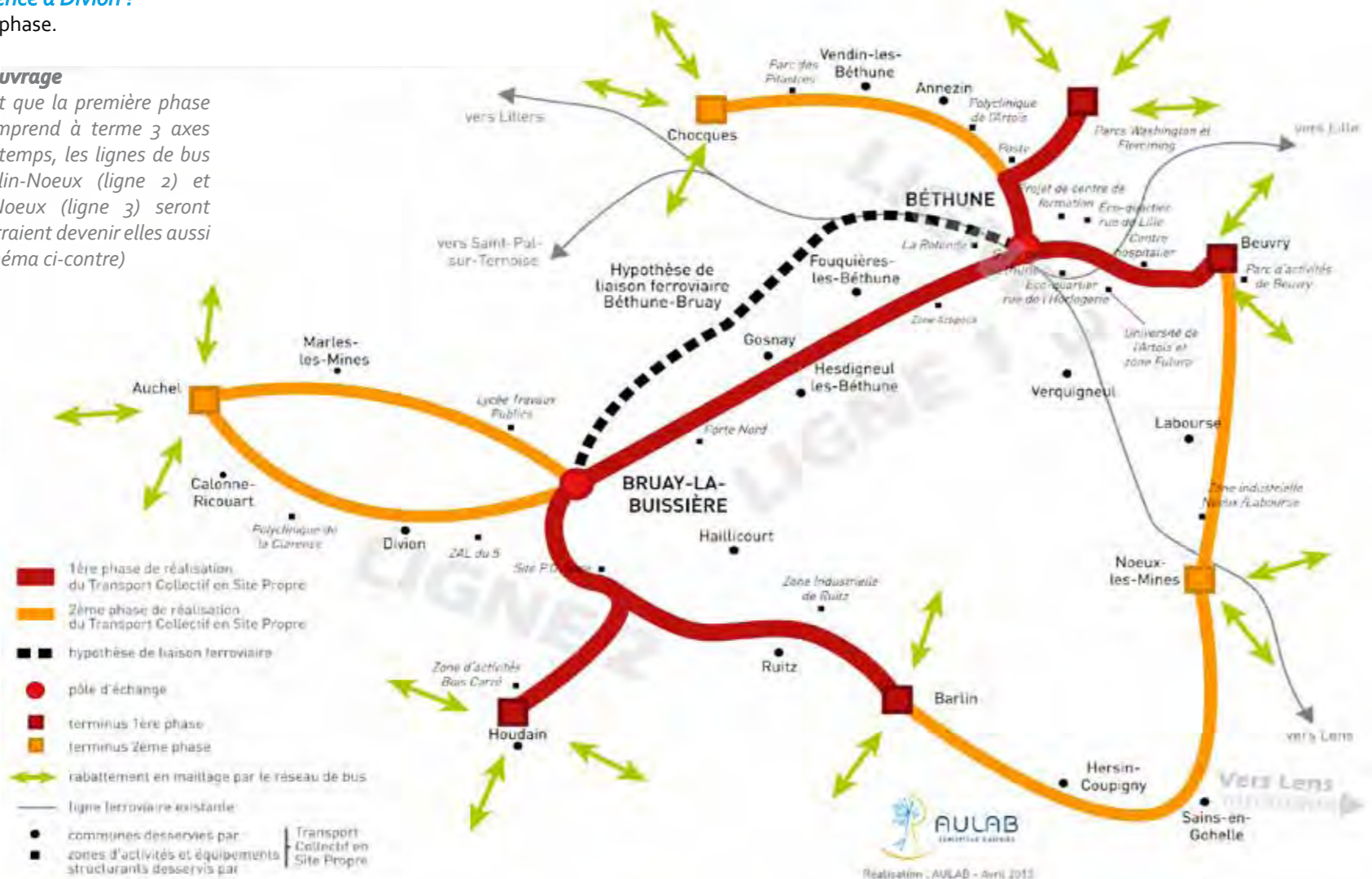
### Prolongement des lignes de BHNS

Est-ce que le BHNS offrira une liaison jusqu'à la polyclinique de la Clarence à Divion ?

Non, pas dans sa première phase.

### Réponse du maître d'ouvrage

Le projet présenté n'est que la première phase d'un schéma global qui comprend à terme 3 axes de BHNS. Dans un premier temps, les lignes de bus de l'axe Auchel-Bruay-Barlin-Noeux (ligne 2) et Chocques-Béthune-Beuvry-Noeux (ligne 3) seront renforcées. A terme, elle pourraient devenir elles aussi des lignes de BHNS. (voir schéma ci-contre)



## Les procédures et la communication

### Un projet déjà finalisé

**Cette réunion est une réunion d'information, tout semble acté !**

Non, nous n'en sommes qu'à la phase de concertation préalable.

### Réponse du maître d'ouvrage

La concertation préalable permet d'associer la population le plus en amont possible du projet, d'informer le public et de recueillir les avis et observations sur les grandes orientations proposées. Le SMT présente un projet sur les bases d'études préliminaires auxquelles sont venues se greffer les remarques des 2 premières phases de concertation. Remarques tant de la part des agglomérations ou directement des élus concernés que du public qui s'est exprimé au printemps 2009 et à l'automne 2010.

Suite à cette phase de concertation, des études dites d'avant-projet seront lancées pour permettre de revenir vers la population fin 2014, avec un dossier d'enquête publique beaucoup plus précis. C'est cette enquête publique, ou plutôt l'avis du commissaire enquêteur, nommé par la sous-préfecture, qui scellera ou non l'avenir du projet. D'ici là rien n'est arrêté.

### Des chantiers dès 2013

**Vous lancez des travaux en 2013 avant l'enquête d'utilité publique, est-ce légal ?**

La construction de couloirs de bus en 2013 était prévue qu'il y ait ou non un BHNS.

### Réponse du maître d'ouvrage

Le SMT compte, à l'heure actuelle, moins de 2 km de couloirs de bus et pas une seule priorité aux feux tricolores sur l'ensemble des 115 communes de son territoire. Or des axes de passage très fréquentés ou des carrefours souvent embouteillés créent chaque jour des retards sur les lignes TADAO. De plus,

certains secteurs posent des problèmes de sécurité, notamment pour le cheminement, à pied ou à vélo, de collégiens ou lycéens. C'est le cas à Beuvry, où la présence de l'hôpital juste en face du collège Albert-Debeyre et du lycée Marguerite-Yourcenar rend les entrées et sorties de classes très problématiques d'un point de vue de la sécurité des élèves. De ce fait, le



Réunion publique commune à Beuvry et Verquigneul © SMT

SMT souhaitait créer un aménagement spécifique tant pour les bus que pour les modes doux, d'autant qu'il y a urgence à sécuriser ce secteur.

### Appels d'offres

**Avez-vous déjà lancé des appels d'offres pour le tronçon de site propre qui sera réalisé cette année et si oui, comment vont se dérouler les travaux ?**

Oui des entreprises viennent d'être désignées pour les chantiers.

### Réponse du maître d'ouvrage

Le SMT a lancé des procédures de marchés publics en ce début d'année 2013 et la commission d'appel d'offres du SMT a désigné les entreprises qui allaient travailler sur ces dossiers. Ensuite, des réunions d'information ont déjà commencé avec les professionnels du secteur concerné et des réunions d'informations à destination des particuliers vont suivre très prochainement.

### Concertation

**Une seule réunion publique à Béthune pour un budget de 235 M€ qui engage de l'argent public. Ce n'est pas suffisant !**

Les modalités de concertations sont validées par la Commission nationale du débat public.

### Réponse du maître d'ouvrage

Les modalités de la concertation sont soumises à des règles dictées par la commission nationale du débat public (CNDP). La CNDP a donné son aval au SMT en 2010 pour l'organisation de concertation préalable selon les modalités suivantes :

- Création d'un dossier de concertation
- Mise à disposition dans les mairies d'un registre de recueil d'observations
- Organisation de réunions publiques dans les communes traversées
- Réalisation d'expositions dans les communes traversées
- Distribution d'un magazine de présentation du projet à l'ensemble des ménages du territoire d'Artois Comm. Béthune-Bruay et de la CCNE
- Information sur le site Internet du SMT
- Réalisation d'un dossier de presse

A cela se sont ajoutés, un forum Internet sur le site du SMT, un flyer distribué en toutes boîtes chaque début de semaine, rappelant les réunions qui se tenaient dans les communes concernées et, enfin, 300 affiches données aux mairies pour affichage publique.

Enfin, la concertation préalable a certes une période légale, mais le SMT et ses équipes sont bien évidemment ouverts à la discussion et aux échanges tout au long de ce projet.

### Chambres régionale des comptes

**Que va penser la Chambre régionale des comptes (CRC) de ce projet de BHNS ?**

Les faits et gestes du SMT n'ont jamais été si bien contrôlés que depuis le rapport de la CRC.

### Réponse du maître d'ouvrage

Le regard de la Chambre régionale des comptes (CRC) sur le montage du projet et le projet en lui-même a permis de repartir avec un dossier adapté, amélioré et très encadré. Ceci ne peut être qu'un gage de bonne avancée du dossier.

### Référendum

**Pourquoi ne pas faire de référendum dans la commune, pour recueillir l'avis des citoyens ?**

La loi ne le permet pas.

### Réponse du maître d'ouvrage

Le projet de BHNS étant porté par le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle, si référendum il devait y avoir, celui-ci serait à organiser sur les 115 communes du territoire. Un référendum mené uniquement sur une ou plusieurs communes du périmètre du SMT n'aurait aucune valeur juridique. La procédure adaptée à ce type de projet est celle choisie par le SMT, à savoir : une phase de concertation préalable, suivie d'une phase d'enquête publique. Ces moyens offrent, à tous ceux qui le souhaitent, la possibilité de s'exprimer pleinement au travers des moyens mis à disposition (registres, réunions publiques, Internet, courriers...)

### Conseil municipal

**Qu'advient-il si un conseil municipal vote non à la mise en oeuvre du projet de BHNS ?**

Le SMT a pour objectif de trouver un consensus général

### Réponse du maître d'ouvrage

Le SMT, s'il porte le projet, n'est pas l'instance qui décide de la réalisation effective du projet. En effet, l'enquête d'utilité publique qui sera menée aboutira ou pas à une déclaration d'utilité publique qui, elle, prévaut sur une décision du conseil municipal. Mais dans tous les cas, et dans l'intérêt de tous, le SMT s'efforcera de mobiliser l'ensemble des élus et des conseillers municipaux dans ce projet d'avenir pour le territoire.

## Le matériel roulant

### Le mode de propulsion du BHNS

**Le choix du matériel roulant et des technologies embarquées est-il arrêté ?**

Non, aucun marché public n'est lancé.

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

➤ Le SMT Artois-Gohelle souhaitait, à l'occasion de cette concertation, faire en sorte que le public puisse appréhender le mieux possible le concept du BHNS (Bus à haut niveau de service). Pour ce faire, un exemple de matériel roulant – terme technique désignant ici un bus – a été présenté à la population le samedi 23 mars mais il existe bien d'autres modèles fonctionnant avec des technologies différentes.

Les équipes du SMT ont ainsi saisi l'occasion de présenter le matériel choisi par l'agglomération de Metz Métropole dont le projet de BHNS entrera en service en septembre 2013. Pour leur projet, les élus messins ont fait appel à la société belge Van Hool et leur bus « Equi'city » qui est un véhicule hybride diesel-électrique. Un moteur diesel situé à l'arrière du véhicule alimente les moteurs électriques qui eux entraînent les roues. Mais ce moteur peut également fonctionner au gaz, à l'hydrogène...

Pour ce qui est du projet du SMT, aucun n'appel d'offre n'est bien évidemment lancé à ce stade du projet et une étude détaillée de l'ensemble des technologies disponibles sera réalisée au préalable à tous marchés publics.

### Fiabilité du BHNS

**Certaines communautés d'agglomération connaissent des problèmes avec leur projet de BHNS : c'est le cas de Douai. Les mêmes questions ont été posées.**

Le SMT apprend des réussites comme des erreurs des autres autorités organisatrices de transport

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

➤ Pour parler d'un exemple proche de chez nous, Douai a fait le choix d'un matériel de type BHNS guidé magnétiquement. Or l'homologation de ce type de matériel s'avère être très compliquée en France. De plus, le fabricant néerlandais APTS éprouve des grosses difficultés à rendre fiable son bus. En effet, de très nombreuses pannes émaillent l'exploitation du réseau Evéole. Comme déjà évoqué dans le cadre du projet tramway, les élus souhaitent s'orienter vers un matériel déjà éprouvé et ne sont pas enclins à s'orienter vers une technologie dite « propriétaire », c'est à dire qui les obligerait à ne pouvoir traiter qu'avec une seule société, comme c'est le cas à Douai.

Dans tous les cas, les équipes du SMT s'évertuent à prendre en compte le maximum d'expériences heureuses ou malheureuses en France pour être en mesure de proposer un projet le plus performant possible.

### Bruit du BHNS

**Est-ce qu'un BHNS est bruyant pour les riverains d'une ligne ou d'une station ?**

Pas plus qu'un bus classique et sans doute même moins bruyant.

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

➤ En fonction de la motorisation qui sera choisie (électrique, hybride, gaz...) suite aux appels d'offre, une réponse précise pourra être apportée en terme de décibels. D'ici là, le SMT peut confirmer que les futurs véhicules utilisés feront l'objet d'une attention toute particulière, afin d'en faire des exemples en matière de développement durable tant sur des critères de pollution que de nuisance sonore. Ainsi des efforts peuvent même être faits sur le revêtement du sol des voies bus, afin de limiter les bruits de roulement. En station, des annonces vocales seront audibles pour les usagers à proximité immédiate du panneau d'information mais ne constitueront en aucun cas une gêne pour les riverains, même les plus proches.

### Téléphérique

**Est-ce qu'un transport par câble de type téléphérique est envisageable à la place d'un BHNS ?**

Sur une distance totale de près de 30km, le projet semble improbable.

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

➤ Ce type de transport en commun semble connaître un nouvel essor avec l'apparition de projet de téléphérique urbains en France (Brest, Toulouse et Créteil notamment)

Ce système propose un certain nombre d'avantages :

- Des vitesses commerciales de l'ordre de 15 à 25 km/h.
- Des temps de parcours extrêmement faibles du fait du site propre intégral.
- De bons taux de disponibilité.

Cependant, il présente aussi quelques inconvénients :

- la nécessité d'un tracé constitué de sections droites, chaque changement de direction nécessitant l'aménagement d'une station intermédiaire,
- Des installations en service de longueurs de 2 ou 3 kilomètres en général,
- Peu de stations intermédiaires, généralement deux, trois dans les installations existantes,
- Une réglementation technique induisant des contraintes d'insertion, notamment vis-à-vis des bâtiments riverains,
- Des conditions de survol du bâti en milieu urbain réglementées strictement par la loi.

(données CERTU disponibles dans la collection Références, n°125 : «Transport par câble aérien en milieu urbain»)



## L'intermodalité et modes doux

### La place du vélo

#### Le projet va-t-il s'accompagner d'une politique « vélo » volontariste ?

Oui, des pistes cyclables seront construites le long du parcours.

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Des itinéraires cyclables seront aménagés soit directement le long du tracé du BHNS partout où la largeur de la voirie le permet, soit dans des rues parallèles quand la voirie est trop étroite.

Le SMT possède un schéma directeur cyclable qu'il propose à l'ensemble des 115 communes de son territoire, cependant seules ces dernières ont la compétence de construire de tels aménagements. Les équipes du SMT se positionnent donc en conseillers sur ces dossiers mais n'ont pas de moyens directs d'agir sur la construction de pistes cyclables, hors projet de BHNS.

#### Pourra-t-on emprunter le BHNS avec son vélo ?

Oui, si les places encore disponibles dans le véhicule le permettent.

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

L'intermodalité, soit le fait d'assurer des connexions les plus faciles possibles entre 2 ou plusieurs modes de transport : voiture, vélo, métro, bus... est à la base du projet de développement des transports en commun sur le territoire du SMT Artois-Gohelle. Plus l'on facilite les échanges entre les modes, plus le potentiel de personnes intéressées devient grand. Ainsi, des arceaux vélos seront positionnés à chaque station du BHNS mais comme il est possible d'emprunter les TER

avec son vélo, il sera possible de le faire aussi dans les futures rames de BHNS.



© Fotolia

### Les futurs pôles d'échanges et les interconnexions

La question de la liaison avec les gares SNCF comme avec les villes voisines telles que Douai, Lille ou Arras a également été abordée.

Oui.

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

En ce qui concerne les pôles d'échanges, ces derniers se matérialisent par la présence en un même lieu de plusieurs infrastructures correspondant à

des modes de transports complémentaires. Ainsi, la plupart du temps localisés près d'une gare SNCF ou d'un axe routier important, ces pôles regrouperont un parking-relais, une station de BHNS, des arrêts de bus, des emplacements vélos (voire des garages à vélos à Béthune et Bruay-La-Buissière) et enfin des cheminements d'accès à la gare SNCF, le cas échéant.

### TER Bruay-Béthune

Un projet de réouverture de la ligne ferroviaire entre Béthune et Bruay-La-Buissière est initié par la Région. Nous y sommes favorables. Dans ce cas, quelle est l'utilité du BHNS entre Béthune et Bruay-La-Buissière? Y-aura-t-il concurrence entre l'un et l'autre? Quelle cohérence?

La question de la liaison avec les gares SNCF comme avec les villes voisines telles que Douai, Lille ou Arras a également été abordée.

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

En premier lieu il est important de préciser que l'hypothèse de l'ouverture d'une ligne TER entre Bruay-La-Buissière et Béthune a été prise en compte dans les calculs de fréquentations annoncés du projet de TCSP. Ensuite, à chaque besoin de déplacement, correspond un outil de transport. Le TCSP s'adresse avant tout aux personnes qui se déplacent à l'intérieur du territoire alors que le TER, lui, s'adresse plus directement aux gens qui en sortent. Chaque mode est complémentaire et répond à un besoin différent. Plus l'offre est dense plus le report modal de l'automobile vers les transports en commun est élevé. Ce projet, s'il se concrétise, ne se fera pas avant plusieurs années, bien après la mise en service du BHNS. Les deux modes sont, dans tous les cas, complémentaires.

## La circulation et le stationnement

### Plans de circulation

Le report éventuel de flux de circulation sur des axes perpendiculaires ou parallèles à la ligne de BHNS est-il pris en compte?

Ce report sera étudié au cas par cas avec les communes

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Le partage de la voirie ayant une influence sur la circulation automobile, il devrait entraîner par endroit des modifications de plans de circulation. Les techniciens des équipes mobilisées par le SMT, en lien direct avec les mairies concernées, vont travailler à la refonte des plans de circulation partout où cela sera nécessaire en y intégrant les préoccupations des collectivités (exemples : réduction de la vitesse et du trafic automobile, déviation des flux de transit, ...). C'est bel et bien un travail collaboratif entre les techniciens et les élus des mairies concernées qui

sera mis en place. Ces modifications des plans de circulation auront pour but de rendre cohérents tous les aménagements de circulation avec le passage du BHNS mais aussi avec le fonctionnement de la commune et les déplacements de ses habitants.

### Accès des secours

Le passage des secours (pompiers, SAMU) ne va-t-il pas être ralenti à cause du BHNS?

Non, bien au contraire

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Le cahier des charges du BHNS est très explicite sur les aspects sécurité et accès des secours car outre la volonté forte du SMT Artois-Gohelle, la législation impose l'accès préservé des services de secours. De plus, les services de secours peuvent emprunter les voies réservées au bus et ainsi se retrouver sur des axes dégagés de toute circulation automobile, d'embouteillage ou même de ralentissement.



Exemple de cheminements piétons sur plancher bois dans une rue commerçante en travaux pour le tramway à Angers © SMT

La mise en place d'un mode de transport tel que le BHNS nécessite obligatoirement l'obtention d'un agrément de l'État. Chaque préfet a compétence, dans son département, pour l'autorisation et le contrôle des transports guidés. Le BIRMTG (Bureau Interdépartemental des remontées mécaniques et des transports guidés) a la charge, lui, du contrôle technique de la sécurité en exploitation et la mise sur pied des demandes d'autorisation d'exploiter. Par conséquent, l'État donne son aval sur la possibilité d'exploiter le BHNS en toute sécurité avec l'accès des secours ou le fonctionnement des services publics.

### Accès aux commerces et aux habitations

Les riverains, comme les commerçants se sont aussi légitimement interrogés sur l'accès aux habitations et aux commerces, tant en phase «travaux» qu'une fois le BHNS mis en service.

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Le libre accès à son domicile est un droit qui sera respecté. En effet, les entreprises travaillant sur le chantier auront pour obligation de maintenir un accès à l'ensemble des habitations comme des commerces. Des aménagements spécifiques seront prévus. Ainsi, par exemple, les barricades de chantier pourront être décorées aux couleurs des commerces ouverts dans la rue et ainsi inciter les gens à s'y rendre. Dans tous les cas, toute gêne occasionnée à l'accès d'une habitation ou d'un commerce fera l'objet d'une communication le plus en amont possible pour pouvoir permettre à chacun de s'organiser en conséquence. Une fois le BHNS en service, les riverains redécouvriront grandeur nature ce qui leur aura été présenté à l'enquête publique, soit un accès à tous les bâtiments personnels ou professionnels.

## Le contenu de la concertation

### partie 2

#### Les indemnisations

##### Selon quelles modalités ?

Selon un règlement co-écrit par le SMT et les futurs bénéficiaires dans le respect des textes de loi sur la question.

##### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

La procédure d'indemnisation respecte un cadre réglementaire strict avec la Commission de Règlement Amiable. Indépendante et représentative, cette commission est présidée par un juge du tribunal administratif.

Durant l'année 2014, un comité chargé de travailler sur la procédure d'indemnisation en vue d'élaborer la charte d'indemnisation va se constituer. Il sera composé de représentants du SMT accompagnés des acteurs du monde économique (CCI, Chambre de métiers) et de représentants des commerçants (Unions du commerce, associations de commerçants, d'artisans ...).

Les résultats de ce groupe de travail seront présentés en 2015 afin que les élus du SMT Artois-Gohelle puissent valider les modalités de fonctionnement de cette commission de règlement amiable avant le démarrage des travaux.

##### Quelle enveloppe budgétaire est prévue ?

L'enveloppe nécessaire.

##### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Il est délicat de répondre précisément à cette question étant donné que d'une part, le comité

chargé de travailler sur la procédure d'indemnisation n'est pas constitué, et que d'autre part ni le montant ni la quantité des dossiers qui seront présentés ne sont précisément connus. Cependant, nous pouvons rassurer les commerçants en leur disant que les indemnisations fonctionnent sans plafond de budget. En effet, si la commission attribue plus que l'enveloppe

prévisionnelle (environ 2 millions d'euros), le SMT devra augmenter cette dernière pour dédommager les commerçants ayant obtenu une décision favorable de la part de la commission.



Béthune, Boulevard Raymond Poincaré © SMT

#### La phase « travaux »

##### Impact des travaux sur les commerçants

**Dix mois de travaux ont été annoncés à Béthune. Nous savons tous qu'un chantier de ce type prend toujours du retard ! Les commerçants béthunois pourront-ils subir des mois de travaux alors que le contexte économique est difficile? Alors que le député-maire et l'adjoint au commerce ont promis de reporter tous les travaux de voiries nuisibles à l'activité économique.**

Le SMT Artois-Gohelle souhaite accompagner du mieux possible les professionnels impactés par la phase travaux du TCSP.

##### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Les élus du SMT souhaitent la mise en place d'une Commission de règlement amiable (CRA). Indépendante et représentative, cette commission est présidée par un juge du tribunal administratif qui applique une procédure d'indemnisation.

Durant l'année 2014, un comité chargé de travailler sur cette procédure d'indemnisation va se constituer en vue d'élaborer la charte d'indemnisation. Il sera composé de représentants du SMT accompagnés des acteurs du monde économique (CCI, Chambre de métiers) et de représentants des commerçants (Unions du commerce, associations de commerçants, ...).

Les résultats de ce groupe de travail seront présentés en 2015 afin que les élus du SMT Artois-Gohelle puissent valider les modalités de fonctionnement de cette commission de règlement amiable avant le démarrage des travaux.

En ce qui concerne la période « travaux », effectivement la durée moyenne devant un pas de porte équivaut

globalement à une dizaine de mois consécutifs ou non. Par contre, il faut absolument avoir à l'esprit qu'un chantier tel que celui qui se profile dispose de moyens importants pour assurer un accès à tous les commerces et bien évidemment aux habitations durant toute la durée du chantier.

D'importants moyens de communication seront mis en place pour que la population, comme les commerçants, soient informés le plus en amont possible des travaux. Sans avoir la prétention de mener un chantier sans dérangement, pour aucun riverain, le SMT a la ferme intention de minimiser le plus possible les perturbations causées par les travaux. La qualité des informations fournies et la recherche de solutions, au cas par cas, sera une des clés de ce chantier. Ensuite, il est important d'éviter les travaux dans des périodes pénalisantes pour les commerçants (Noël, soldes ...). Enfin les voiries permettront l'accès aux riverains et aux livraisons. Les travaux des deux lignes seront réalisés par tronçon et le SMT assurera une organisation de chantier visant à limiter au maximum les nuisances. De plus le SMT réfléchit à la mise en place de comités locaux de suivi de chantier composés de riverains et de commerçants, se rencontrant très régulièrement pour faire remonter au plus vite les informations.

A ce stade d'avancement du projet, la planification exacte et précise des travaux ne peut pas être établie. Par conséquent, les années 2013 et 2014 seront consacrées aux études et permettront de se pencher sur le découpage des différentes tranches de travaux, pour ensuite travailler sur leur planification. La période des travaux devrait s'étaler sur deux ans environ de façon discontinue et par tronçon.

Des agents de terrain, dédiés à des secteurs limités, seront recrutés durant la phase chantier pour assurer une communication la plus efficace possible. Ils seront le lien direct entre les entreprises et les riverains et feront remonter des informations directement au SMT Artois-Gohelle.

##### Travaux et projets d'aménagement

**Des quartiers concernés par le futur tracé sont actuellement ou vont être prochainement concernés par des travaux. Ces aménagements prennent-ils ou prendront-ils en compte l'arrivée du BHNS?**

Oui afin d'éviter, quand les travaux du BHNS débiteront, de devoir détruire des ouvrages récents.

##### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Les équipes du SMT travaillent actuellement en étroite collaboration avec les communes concernées afin d'intégrer le passage éventuel du BHNS aux projets d'aménagements communaux.

##### Déviations de réseaux

**La voie BHNS sera-t-elle la même que celle prévue dans le cadre du tramway? En d'autre terme, les déviations de réseaux sont-elles toujours nécessaires?**  
Non.

##### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Le BHNS permet beaucoup plus de souplesse que le tramway en terme d'insertion et donc de déviation de réseau. Une fois le tracé définitif arrêté, des études approfondies pourront répondre plus précisément à cette question.

## L'économie et les emplois

### Retombées sur l'emploi et l'activité commerciale

*Qu'il s'agisse de la phase chantier ou de la phase exploitation, des habitants se sont interrogés sur les créations d'emplois à venir et ont demandé des renseignements sur la manière de postuler.*

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Le projet du BHNS sera créateur d'emplois grâce aux embauches de 200 personnes environ (conducteurs, contrôleurs, mécaniciens...) à partir de la phase d'exploitation du BHNS. Mais c'est dès la phase de chantier que les demandeurs d'emploi du territoire seront concernés. En effet, chaque marché public passé dans le cadre du projet comprendra des clauses d'insertions. Concrètement, il s'agit de réserver une partie des heures de travaux à l'embauche de demandeurs d'emplois locaux. C'est le SMT en lien avec les partenaires locaux qui décidera de la définition du public dit « en difficulté d'accès à l'emploi ». Ces termes renvoient à plusieurs situations sociales : les bénéficiaires du RSA, les demandeurs d'emploi de longue durée, les jeunes sans qualification, les personnes en situation de handicap... Dans ce cadre, des formations qualifiantes devraient déboucher sur des emplois à long terme dans les sociétés qui réaliseront les travaux du BHNS. Les éventuelles candidatures seront relayées en temps voulu par les structures partenaires du SMT telles que les PLIE, maisons pour l'emploi, pôle emplois... Enfin, le passage du BHNS devrait entraîner la dynamisation économique des territoires traversés.

## L'accessibilité

*La question de l'accessibilité du BHNS et des stations aux personnes à mobilité réduite a été posée par plusieurs habitants.*

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Le SMT, en tant qu'Autorité Organisatrice de Transport public, a démarré fin 2007, une réflexion pour la mise en accessibilité de son réseau de transport à l'ensemble des personnes à mobilité réduite. Cette volonté s'est concrétisée par le Schéma Directeur d'Accessibilité, voté par le comité syndical du SMT le 11 juin 2009.

S'appuyant sur un diagnostic fin du réseau, ce schéma vise à définir les modalités de mise en accessibilité, les priorités d'intervention ainsi que les moyens financiers à y consacrer. A terme, l'objectif est de rendre accessible, dans la mesure du possible, l'ensemble du réseau de transport en commun. Dans ce cadre, une trentaine de quais bus sont d'ores et déjà accessibles et les travaux de mise en accessibilité totale de la ligne bulle 3 vient de s'achever. Depuis 2009, le SMT investit 1 million d'€ par an sur les problèmes liés à l'accessibilité.

Le SMT appliquera cette politique à l'ensemble de ses nouveaux chantiers. Le BHNS et les stations en feront donc partie intégrante et l'ensemble des lignes de BHNS seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les travaux engagés comprennent une réfection de la voirie de façade à façade et sont donc l'occasion de créer une voirie, mais aussi des cheminements pleinement accessibles. Cela se traduit par exemple par des feux avec des dispositifs spécifiques pour les malvoyants comme pour les

malentendants. L'accès aux quais sera au niveau du BHNS, de manière à ce qu'il n'y ait pas de marche entre le quai et le BHNS. Il en sera de même à l'intérieur du véhicule. Une zone d'accès spécifique permettra aux personnes en fauteuil ou avec poussette pour enfants de circuler facilement dans le BHNS.

Enfin, si le SMT n'a pas compétence pour refaire les autres voiries que celle du BHNS, des partenariats avec les communes sont en cours pour essayer de rendre l'ensemble des cheminements accessibles. Ceci se fait notamment dans le cadre du projet européen Niches+.



© Fotolia

## L'immobilier

### Le constat d'huissier

*Doit-on envisager d'effectuer un constat d'assurance faisant l'état des lieux des bâtiments avant les travaux?*

Non, le SMT s'en charge.

#### ➤ Réponse du maître d'ouvrage

Comme l'a précisé le Président du SMT lors de plusieurs réunions publiques, un huissier de justice sera mandaté par le SMT Artois-Gohelle pour effectuer un constat sur toutes les constructions situées à proximité immédiate du passage du BHNS. Ce constat, effectué aux frais du SMT, sera réalisé avant le début de tous travaux et ceci dans le but de ne léser aucun riverain sur d'éventuelles conséquences sur les bâtiments.



## B) Les remarques spécifiques commune par commune

> Les remarques évoquées ci-dessous sont l'expression d'habitants qui ont pris la parole au travers des différents moyens de communication mis à leur disposition.

### Houdain

- *En tant qu'Houdinois, je souhaiterais lorsque vous redistribuez les kilomètres bus, que vous puissiez revoir la desserte du bourg d'Houdain. Vers Divion, nous avons là des secteurs dans lesquels les gens sont contraints s'ils veulent prendre le bus de faire un kilomètre à pied actuellement.*
- Il faudra que les élus soient très vigilants quant aux liaisons transversales pour rabattre les gens depuis les quartiers assez éloignés de la station prévue à la fosse 7. »

### Haillicourt

- Si l'on choisit le tracé rue Léon-Blum, rue Renan, il y a des tronçons où des maisons sont construites pratiquement sans trottoir, donc c'est assez étroit il faudra être vigilant à l'insertion du BHNS
- Si le BHNS emprunte la variante «voie ferrée», il serait moins coûteux de le faire passer sur le chemin latéral, où ce sont des champs, plutôt que sur l'emprise SNCF
- Le nombre de places de stationnement au niveau de l'ex-gare de Bruay-La-Buissière, et dans les autres zones, va-t-il être suffisant pour accueillir tous les véhicules, notamment les jours de marché? Le marché actuellement amène des voitures à se stationner jusqu'au terrain de foot d'Haillicourt.
- Si le tracé sur la voie de chemin de fer est choisi, il est

à remarquer qu'il y a là une plaine de 50 hectares qui est cultivée et dont l'accès vers et depuis la route de la Libération est très limité. Il y a certaines récoltes que les agriculteurs ne peuvent sortir que par le chemin latéral. Il faudrait donc voir à ne pas limiter l'accès des agriculteurs à cette plaine.

- En fait le chemin latéral est un « cul de sac » et le stationnement y est critique. En effet, bien souvent les éboueurs ont du mal à circuler à cause de l'étroitesse de la voie et il en est de même pour le fermier qui est souvent obligé de frapper aux portes pour faire bouger des voitures.
- Tout à l'heure, vous avez dit que sur la commune de Haillicourt, il était possible que le tracé emprunte la rue Léon-Blum. Sur la partie gauche de cette route, en allant sur la gare de Bruay-La-Buissière, il y a des parcelles agricoles et si jamais le tracé emprunte cette route, il faudra faire attention à maintenir l'accès à ces parcelles.

### Barlin

- Il y a un point de collecte de céréales qui draine des convois agricoles des communes de Ruitz, Haillicourt, Hesdigneul et forcément il faut en tenir compte.

### Bruay-La-Buissière

- La circulation automobile entre le vélodrome et la Porte Nord : vous allez faire des couloirs de bus qui vont paralyser une circulation déjà plus que difficile tous les après-midis.
- Ne pourrait-il pas y avoir une station près de la rue de Dakar, sur le terrain agricole qui est situé entre le cimetière et le collège ?
- Il y a 22 commerces rue Leroy, il sera important de bien gérer la phase travaux.

### Gosnay / Hesdigneul-les-Béthune

- Il y a un petit bois, au niveau de l'ancien terail qui servait de terrain d'aviation, dans lequel nichent des variétés de chouettes, des petits ducs et également des chauves-souris. C'est un biotope très important qui est à préserver.
- Entre le haut d'Hesdigneul et Gosnay, il y a une dénivellation très importante qui entraîne souvent des ruissellements.
- *«J'habite sur la route nationale à Gosnay et quand je rentre mon véhicule dans mon garage, je dois systématiquement faire des manoeuvres sur la nationale, et cela pourrait gêner le BHNS»*
- Pour les gens qui habitent sur la route nationale, il serait préférable de ne pas se retrouver enclavés entre cette route devant et le BHNS derrière nos maisons. Donc à choisir autant faire passer le BHNS sur la route nationale.
- Prendre bien évidemment contact avec les architectes des Bâtiments de France pour les abords de la Chartreuse.

### Fouquières-lez-Béthune

- Les Fouquiérois ont émis le désir d'avoir un village qui reste un village : «Notre souhait est de voir cette route redevenir communale, plus étroite avec de vraies pistes cyclables et un vrai passage piéton et pas une autoroute et surtout une entrée de Fouquières qui reste verte
- Si vous traversez Fouquières, y-a-t-il vraiment besoin de faire quatre voies pour une route qui n'est jamais embouteillée, je n'ai jamais vu de bouchon avenue des anciens combattants.
- Il faudra réfléchir à une vraie réorganisation de la circulation, à la sortie de l'avenue des anciens combattants, au niveau de KFC, pour permettre une insertion dans une circulation est souvent très dense.

- Il faut éviter de traiter l'entrée de la commune de manière purement minérale pour ne pas «découper» le village en deux. J'aimerais bien voir de la verdure au milieu, sur le côté, qu'importe, mais nous voulons voir de la verdure !».
- Des parents d'enfants scolarisés insistent sur la dangerosité de la traversée de la RD 941. Ils souhaitent donc, à ce titre, un passage sur l'avenue des Anciens Combattants pour une question de sécurité.

### Beuvry / Verquigneul

- Il ne faut pas oublier de desservir en bus les quartiers non desservis par le BHNS notamment les nouvelles résidences qui sont en cours de construction à Beuvry.
- *Je veux dire l'importance que nous accordons à l'existence de ce parking-relais parce que dans le secteur de l'hôpital, les parkings de l'hôpital sont déjà pleins à craquer. Ensuite la rue Jean-Zay pose des problèmes de stationnement, quelquefois des automobilistes s'y garent alors que c'est interdit. La même chose pour le cabinet de radiothérapie qui a déjà son parking plein. La même chose également le long de la rue Delbecque, où est installé un petit cheminement provisoire, en sable, pour permettre aux personnes d'aller jusqu'au cabinet. Et les automobilistes continuaient quand même à se garer sur la route, donc vous voyez qu'il est très important qu'il y ait un parking-relais afin que ni les commerçants ou artisans ou personnel de santé, ne soient gênés par l'arrivée de nouvelles voitures de personnes qui souhaiteraient emprunter le BHNS et que nous espérons nombreuses.*
- Le virage au bout de la rue Delbecque pour aller route nationale est un virage serré qui peut être difficile à franchir.

### Béthune

- La rue du 11 Novembre est étroite. Or la résidence Molière présente des balcons qui pourraient être très/trop proches des voies. Ce point est à prendre en compte dans les études d'insertions à venir.
- Il serait peut-être utile d'envisager des parcours directs Bruay-Béthune sans arrêt intermédiaire
- Les entreprises du parc Washington demandent à ce que le BHNS desserve la zone complète et non pas une seule des 5 Avenues.

### Ruitz

- Une liaison entre Maisnil-les-Ruitz et Ruitz permettrait de désenclaver une commune mal desservie.

### Autres remarques :

#### Hersin-Coupigny

Monsieur le maire a exprimé le souhait de voir le BHNS poursuivre son tracé à travers sa commune et si possible dès la première phase de réalisation du BHNS. Cette remarque a été intégrée dans le schéma global présenté en page 20 pour une réalisation en phase 2 du projet via une boucle reliant les branches nord et sud au niveau de Noeux-les-mines.

#### Le club d'entreprises de Béthune Nord

Il a lui aussi exprimé son souhait de voir le BHNS desservir l'intégralité du parc d'activités et pas seulement une des cinq avenues qui le compose.

## Les enseignements de la concertation

### S'il n'y avait que quelques éléments à retenir, ce serait...

Pendant les 5 ans qui nous séparent de la mise en service du BHNS, nous avons de petites marches à franchir tant en terme de mobilité sur le territoire que d'évolution des mentalités. Il ne faut surtout pas croire que d'ici à la mise en service du BHNS, il n'y a rien à faire, bien au contraire. Construire des couloirs de bus, donner la priorité aux feux pour les bus... tout en développant une politique tarifaire cohérente et attractive.

Au travers des échanges qui ont eu lieu, on se rend compte à quel point chacun à une vision et des attentes différentes des transports en commun. Je pense que nous sommes sur la bonne voie, celle du dialogue et des échanges constructifs qui font progresser le projet. Je tenais donc par la présente à remercier toutes les personnes qui ont participé à cette nouvelle phase de concertation préalable et leur dire que tous les avis comptent et font avancer la mobilité sur le territoire.

*Jean-Luc Wery*  
Président du SMT Artois-Gohelle

### ● Les engagements pris par le SMT Artois-Gohelle suite à la concertation préalable

#### ● Prise en compte de la problématique du stationnement

Le maintien des places de stationnement ou la création de solutions alternatives les plus convenables possibles seront recherchés au cas par cas, quartier par quartier. Ce travail partenarial sera engagé avec chaque municipalité au même titre que les modifications des plans de circulation.

#### ● Prise en compte de la problématique liée à l'accès aux commerces, entreprises, garages pendant les travaux

Les différentes phases de travaux devront inévitablement faire l'objet d'une communication précise, ciblée et organisée, très en amont des premiers coups de pioche. Ceci permettra d'assurer le meilleur déroulement possible des travaux pour les riverains, les commerçants et les entrepreneurs concernés.

Le SMT pourrait mettre en place des comités locaux de suivi de travaux pour assurer un échange des plus dynamiques avec les riverains et les commerçants.

#### ● Étude des modalités d'indemnisation des professionnels

L'accent devra être mis sur les délais d'indemnisation pour pouvoir compenser ou anticiper les éventuels problèmes de trésorerie liés aux travaux et à la perte de chiffre d'affaire directement induite. Une vigilance particulière sera portée aux délais d'indemnisation.

#### ● Poursuite de l'information et intensification en phase travaux

La concertation va se poursuivre au travers d'échanges réguliers avec les communes concernées comme avec l'ensemble des communes du SMT.

Les travaux étant une phase inévitable du projet, il faut réussir à faire en sorte que cette période se passe le mieux possible. Pour cela, le SMT s'assurera que le planning et la description des travaux communiqués ne laissent aucune place aux « mauvaises surprises ».

#### ● Mise en place d'aménagements urbains cohérents

Le maintien comme la création de trottoirs devront répondre notamment aux normes d'accessibilité et plus largement favoriser la circulation des piétons, la continuité des voies réservées aux modes doux ou encore les accès livraisons ou entrée/sortie d'entreprises etc.

#### ● Réalisation d'études pour les phases ultérieures du BHNS

Cette ligne de TCSP ne doit pas apparaître comme un aboutissement mais comme la première étape d'un développement raisonné et durable des transports en commun.

#### ● Intégration des politiques de transports à l'échelle régionale

Il sera nécessaire de travailler avec la Région et les territoires de l'Aire métropolitaine lilloise pour la cohérence des réseaux de transport public.

#### ● Réorganisation du réseau TADAO

Il sera important de veiller à ce que le futur réseau ne soit pas à deux vitesses : les lignes de BHNS et les lignes de bus. L'intérêt est de faire profiter le plus grand nombre d'habitants de cette réorganisation.

#### ● Importance des clauses d'insertion pour les chantiers

Le SMT veillera à la présence de clauses d'insertion dans chacun des marchés publics de travaux dès que cela sera techniquement possible.





# Bulles



Lignes de **Bus** à **Haut Niveau** de **Service**



Syndicat Mixte  
des Transports  
Artois-Gohelle

Faire des **transports en commun**,  
une seconde nature!

77, rue Jules Verne, BP 168, 62253 Hénin-Beaumont

[www.smt-artois-gohelle.fr](http://www.smt-artois-gohelle.fr)

N° Vert 0 800 409 209